

INTERNACIA FERVOJISTO

1994 . 3

Redaktora Babilo

Vi trovos ĉi tiun numeron interesa. Eble ne pro la enhavo - kvankam mi komprenèble tion esperas - sed almenaŭ pro tio, ke ĝi enhavas malpli da paĝoj ol kutime. Mi estis je redaktofino en la stranga situacio, ke mankas materialo. Kompreneble mi povus riproĉi pro tio nur min mem, ĉar mi devus esti antaŭvidanta tiun situacion.

Nu, vi devas kontentiĝi, kaj tio estu sprono al multaj, ke ĉiu el ni devu streĉi niajn cerbon kaj laborforton por krei, verki, traduki ktp en Esperanto. Ĉar, kiel ni jam plurfoje emfazis, nun estas tempo vaste apliki nian lingvon. Per la fakta rekono de nia lingvo fare de UIC nia gravega tasko estas pruvi, ke la lingvo taŭgas, kaj taŭgas ne nur por la delikata (sed necesega) laboro de niaj terminologoj, sed taŭgas ankaŭ por la praktika uzo.

Rigardu atente la liston de fakprelegoj k s en paĝo 41. Ĝi estas daŭrigo de la pasintjara listo (ankaŭ en IF n-ro 3), kaj entute do ĝis nun estas listigitaj 56 prelegoj (inkl kelkaj nacilingvaj tradukoj el la Esperanto-originalo). Komparu ankaŭ kun la 7paĝa listo de "fakaj prelegoj kaj ekskursoj" en la kajero "Historio de IFEF 1909-1984".

Do, tamen la rezulto estas impona.

Red.

Fervoja Esperantisto

"Bulteno" de GEFA ne plu ekzistas. Tio tamen ne estas malĝoja informo, ĉar GEFA plue eldonas sian informilon, nun sub la nomo 'Fervoja Esperantisto'.

Tiu nomo ne kongruas kun la tendenco eldoni apud la 'Internacia Fervojisto' *landajn fervojistojn* (Itala Fervojisto, Norvega Fervojisto ktp), sed montriĝis ke la germana eldonanto, kiu vere ne estas GEFA, sed BSW, ne volis la nomon Germana Fervojisto, ĉar - kompreneble germanlingve - tio estas ekzakte la nomo de sindikata organo.

Tiajn batetojn de la sorto ni kompreneble devas elteni, kaj gravas ekster ĉia dubo la enhavo pli ol la nomo.

Gratulon al GEFA pro la modernigo.

IFEF

Preseja misfaro

IF n-ro 1994.2 estis trafita de preseja misfaro. Al kelkaj ekzempleroj mankis la paĝoj 21-22 + 27-28 kaj dum la ekspedo ni bedaŭrinde ne rimarkis tion. Se vi ricevis tian nekompletan ekzempleron, petu kompletan ĉe via landa asocio aŭ ĉe la redaktejo de IF.

Pardonpeton de la redaktoro!

Frontpaĝo: Grandrapida hispana (AVE) en bontenejo (vidu artikolon)

Enhavo:



46a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

13a-20a de majo 1994
KREMS a d Donau, Aŭstrio

Adreso:	46a IFEF-kongreso, Postfach 194, A-3101 ST.PÖLTEN, Aŭstrio
Bankkonto:	Bank Austria, Filiale Tulln, kto n-ro 467 567 400 BLZ: 20151
Poŝtkonto:	PSK A-1018 Wien, kto n-ro 92.017.630 BLZ: 60000

Modernaj fervojoj - Komuna Eŭropo

Novaj impulsoj - ESPERANTO

Sub tiu devizo okazas la 46a Kongreso de IFEF. Kvar landoj estas survoje al aliĝo al la Eŭropa Unio, kaj inter ili estas Aŭstrio, nia gastiglando. La unuan fojon okazas internacia kongreso en tiu parto de Aŭstrio, Malsupra Aŭstrio, liglando kun riĉa historio kaj famkonata vino.

La duontaga ekskurso lunde kondukos nin tra la bela danuba regiono, nomata WACHAU [vaĥaŭ]. Tuj post la starto - precize je 13a h - ni transpasos Danubon tra Mautern kaj laŭ la dekstra (= suda) bordo ĝis la unua celo, urbo Melk, kie estos tempo ĝis 14h30 viziti la urbon kaj la eksteron de fama abatejo.

Laŭlonge de la maldekstra (= do norda) bordo de Danubo ĝis Dürnstein, en kies burgo 'Kuenringerburg' - nun ruino - la angla reĝo Rikardo Leonkoro sidis kiel kaptito en 1192-93. Ĉarma urbo kun stratetoj kaj allogaj vinejoj. Je la 17a reen al Krems por prepari sin por la internacia balo en kastelo Grafenegg, kie dancis ankaŭ la fama 'Viena Kongreso' 1814-1815. Povas tamen okazi, ke nia kongreso dancos en alia salono! ■



FERVOJA KORESPONDA SERVO

S-ro Germano GIMELLI, Via Creti 61, I-40128 BOLOGNA, Italio.

Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki vian nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.

Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Italio.

GEFA-pliaĝuloj renkontiĝis

Ankaŭ en 1994 Germana Esperanta Fervojista Asocio (GEFA) invitis siajn pliaĝulojn al unutaga renkontiĝo. Kunvenejo dum la 21a de aprilo estis la kantino en la stacidoma Kassel. GEFA-prezidanto Giessner bonvenigis pli ol 30 pliaĝulojn kun siaj familianoj. Li memorigis, ke tiu tradicio ekzistas jam de 20 jaroj. Ŝercajn poemojn sekvis diaprelego pri la ĉirkaŭa pejzaĝo. Post komuna tagmanĝo invitis sunbrilo kaj printempa varmeco al agrabla promenado. La partoprenantoj rigardis kun intereso la novkonstruitan komercan kvartalon, historiajn palacojn kaj parkon. Kafeklaĉo finis tro frue la belajn horojn, por kiuj oni dankis kore ĉe la adiaŭo.

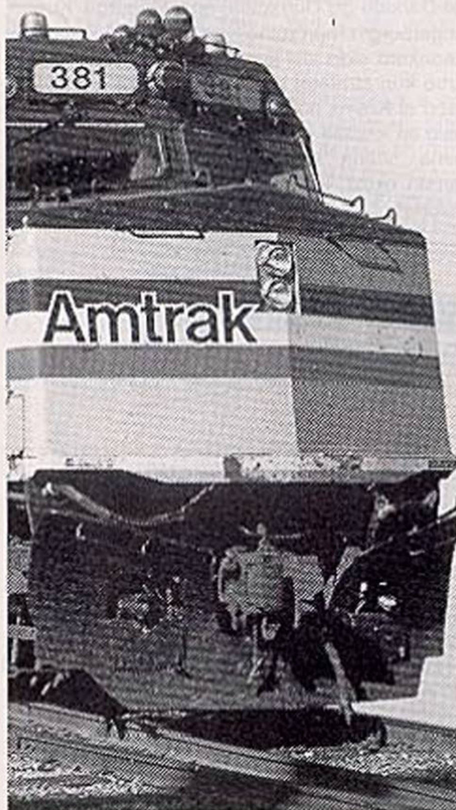
W.Barnickel (D)

Rulanta muzeo

Kvazaŭ muzeo estas la malnova ĉefstacidomo de Novjorko. Granda Centra Stacio ĝi nomiĝas, devenas de 1913 kaj estas konstruita kvazaŭ baziliko, solena ĉefpreĝejo por la fervojo, kiu tiam estis la pulsado de la usona socio.

Sed la preĝeja muziko estas ĵazo kaj simile per saksofono. La eĥo aŭdiĝas inter la marmoraj muroj de la ne perfekte bontenita pompa konstruaĵo. La tonoj estas ĉie kaj nenie, kvazaŭ sonoj de la pasinto.

Ĵazo kaj trajno apartenas unu al la alia. La trakoj ebligis la popolmigradan okcidenton.



Hodiaŭ ĵazo estas folkloro, fervojo pasinto, sed 'Granda Centro' estas monumento por ambaŭ kun siaj plafonaj stukaĵoj, flugilradoj, ornamaĵoj kaj naciecaj agloj. Iam ĝi estis la plej granda stacio de la mondo. Hodiaŭ veturas nur lokaj trajnoj, sed multaj homoj vizitas ĝin, ĉar ĝi estas ja historia juvelo en socio, kies historio komenciĝis antaŭ 200 jaroj.

Tamen ekzistas en Usono longdistancaj trajnoj por pasaĝera transporto. La societo AMTRAK veturigas ilin kaj promesas en reklamoj kaj anoncoj eminentajn travivaĵojn, sed spite al arĝente brilantaj trajnoj kun rapidostrioj en la naciaj koloroj ruĝa, blanka kaj blua, la rezulto ne imponas. La usonaj trajnoj veturas malpli rapide ol la eŭropaj – fakte same rapide kiel antaŭ 100 jaroj –, kaj rilate al malfruiĝoj Amtrak sukcesis en 1991 atingi la rekordon, ke 59% de la trajnoj ne malfruis!

La usonaj fervojoj povus esti utiligataj por turismo. Rulanta hejmo kun elvido al Granda Kanjono kaj rivero Kolorado, al la Prerio, kiu nun estas maizaj kampoj, kaj al la serio de stacidomoj de la antaŭa jarcento, ĉiu konstruita en propra stilo, unika kompare al la nuna modernisma unueco.

Antaŭ 100 jaroj dana reportero trajnveturis de Novjorko al Ĉikago, unuaklase jes, sed tamen: 'Unu vagono estas sidĉambro kun vitra plafono, glacovandoj, sofoj kaj remburitaj seĝoj. La alia estas eĉ pli eleganta manĝejo, kie negraj servistoj deĵoras. La tria estas dormejo, kiu per sia diskreta eleganteco fakte estas la plej vidinda parto de la rulanta hotelo.' Li daŭrigas sian priskribon de la tapiŝoj, mebloj, lampoj, kurtenoj ktp, kaj li finas: 'En la lasta parto de la trajno estas biblioteko kun ilustritaj magazinoj kaj porfumanta salono kun la plej disvastiĝintaj gazetoj. Fine barbista salono, banejo kaj telegrafa oficejo, kie sekretario informas la aktualajn borsajn novaĵojn kaj skribas leterojn kaj telegramojn. 'Antaŭ cent jaroj!

(Kompilita de artikolo en la danlingva koopera organo Samvirke).

Jan Kušnír

Ĝi povus aparteni al la plej belaj
(Pri unu nefinkonstruita fervojo)

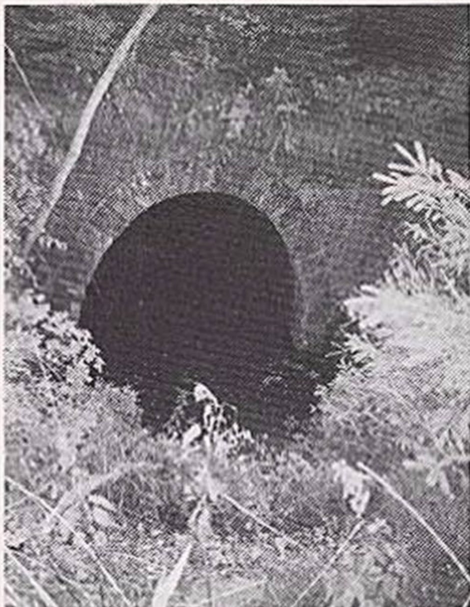
Kiam en la tempo de la dua mondmilito oni forprenis slovakan apudliman teritorion kaj kun ĝi ankaŭ la fervojan nodon Plešivec, devis la tiama slovaka ŝtato solvi la situacion kaj rapide konstrui novan unutrakan linion Slavošovce-Revúca-Tisovec. Nur tiamaniere oni povis estonte certigi transporton de la bezonataj substratoj el la oriente parto de Slovaka Ercmontaro al feruzino Podbrezová.

Pilgrimi sur tiu ĉi nefinkonstruita linio estas por ŝatantoj de fervoja historio vera travivaĵo. Ne temas nur pri ĝia tre interesa traceado kun multaj kuraĝaj konstruaĵoj, sed ankaŭ pri vojo tra belega montara regiono. Se oni povas oferi tiucele du plenajn tagojn, oni povas vidi praktike ĉion.

Rilate la fakton, ke estas partoj, kien konstruantoj de la linio antaŭ la ĉeso de la konstrulaboroj tute ne alvenis, kaj la naturo en tiuj partoj restis preskaŭ nedifektita, mi konsilas por sukcesa trairo de la tuta linio sen senbezona erariro elekti jenan marŝadvarianton:

Post alveturo per konvena matena trajno al fervojstacio Tisovec ni ekiru al forvetura stacia trakforkaro direkte al Jesenské. Apud la maŝincentro, kie ni povas spekti ankaŭ motorvagonojn de tipo M 240,0 (iuj havas ankoraŭ elektromagnetan relbremson) ni deflankiĝas kaj laŭiras laŭ branĉtrako ĝis kalkŝtona minejo. Apud branĉtraka trakaro altiĝas la relvojo taluso por nova fervoja linio. Supre situas irvojeto, per kiu ni baldaŭ alvenas al la unuaj pontpiliroj. Irante plu tra deklivo de la monto ni devas zorge sekvi la vojon por ne deflankiĝi. Post trairo de la ĉefa ŝoseo ni aliros per arbarvojo al la per arbustaro maskita malalta apogmuro. Daŭrigante dekstraflanke ni supreniras moderan monteton kaj post kelkaj dekmetroj ni trovas en granda kratero kaŝitan portalon de la tunelo Tisovecký, nuntempe parte plenigita per akvo.

Post trarigardo de tiu ĉi parto de la tunelo ni povas daŭrigi uzante la proksime gvidantan



1. Nuntempe estas tiu ĉi sudokcidenta portalo de la tunelo Tisovecký parte superakvigita

ŝoseon direkte al Muráň ĝis arbarvojo sur la maldekstra flanko, pere de kiu ni alvenos al nordorienta portalo de la tunelo Tisovecký. Ankaŭ tiu ĉi portalo estas nuntempe plenigita per akvo.



2. Ankaŭ la nordorienta portalo de la tunelo Tisovecký estas plenigita de akvo

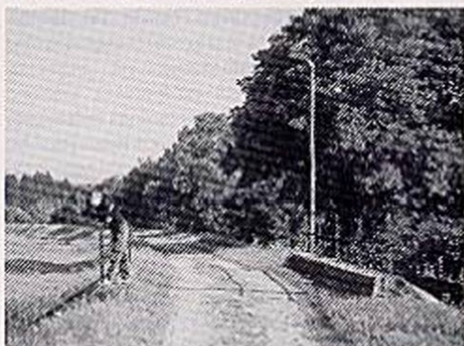
Post trarigardo de la portalo ni revenas laŭ arbarvojo al la ŝoseo, de kiu ni alvenis. Daŭrigante pluen sur la konstruita relvoja taluso, post kelkaj minutoj ni alvenas al la loko, kie staras perfekte konstruita viadukto. Ĝia tasko estis ebligi al la fervojo superiri samtempe arbarvojon kaj apudan rivereton. Post la viadukto ni trovas larĝigitan trakbazon signifanta, ke tie ĉi povus situi stacio aŭ preterpasejo.



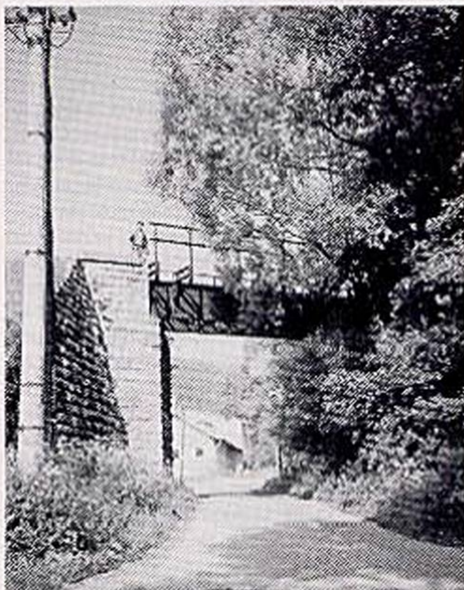
Ĉar plua irado sur la dense per arbustoj surkreskita taluso ne estas alloga kaj post unu kilometro la taluso praktike finiĝas, estas pli konvena reveni de la viadukto al la apuđe iranta ŝoseo kaj pere de ĝi alveni al Muráňská Lehota, de kie la konstruaĵo daŭras. Oni povas uzi ankaŭ buson.

Alvenante vilaĝon Muráňská, trovu unue la vilaĝan tombejon. En negranda distanco direkte al monto Kamenná (718) m) denove komenciĝas relvoja taluso de la konstruata linio, direkte al fervoja stacio Revúca. Tiu ĉi parto el Muráňská Lehota al Revúca estas multege pli malebena ol la antaŭa parto kaj kvankam ĉi tie estas neniu tunelo, troviĝas tie multaj artefaritaj konstruaĵoj. La linio ja tie devas trairi serion da profundaj valoj kun multaj vojoj kaj riveretoj. La plej malfacila parto de la konstruata linio troviĝas tie ĉi, en la ĉirkaŭaĵo de Muráňská Dlhá Lúka. En profundaj valoj oni devis konstrui multajn altajn pontpilierojn. La liniokorpo itineras en rekta direkto aŭ nur kun etradiusaj kurboj. Ĝi estas bone trairebla kaj oni uzas ĝin nuntempe kiel arbaran vojon. Oni povas diri, ke temas probable pri la plej multekosta arbarvojo en la mondo. Pri tio atestas multaj konstruitaj abutmentoj, apogmuroj, ŝtonaj kulvertoj kaj akvodefluigaj kanaloj. En valentranĉoj estis konstruitaj ankaŭ multaj lignaj supertrakaj pasejoj. Iuj dum la jardekoj difektiĝis kaj enabismiĝis. Iliaj restaĵoj ĝis nun putras sur la deklivoj, kaj iom post iom surkreskas sur ili vegetaĵaro.

Atentemaj okuloj certe vidos ankaŭ angulŝtonojn ČSD, markantaj la limojn de la fervojo. Ju pli proksime al fervoja stacio Revúca, des pli facila estas la vojo. Estas jam neniuj pontoj, nur ŝtonkulvertoj sub la altaj talusoj.



3. En la urbo Revúca ĉiuj pontoj havas tipan balustradon

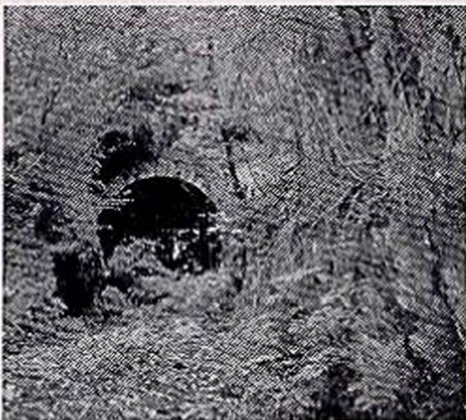


4. ... kaj unu ŝosea subtraka pasejo jam havas metitan ankaŭ ŝtalan pontkonstruaĵon

En la urbo Revúca ĉiuj pontoj havas tipan balustradon, kaj unu ŝosea subtraka pasejo jam havas metitan ankaŭ ŝtalan pontkonstruaĵon. Ankaŭ antaŭ la fervoja stacio Revúca nefinita linio itineras sur pli granda arkoforma ferbetona ponto super rivereto Muráň, kaj post ĝi jam sekvas la enveturo al la stacio. Ŝosea supertraka pasejo sur alia stacia trakforkaro montras, ke jam dum la konstruado de la ŝoseo oni solvis la pasejon kiel dutrakan por trakoj de la ambaŭ tie ĉi kunkurantaj linioj. La fervoja stacio en la urbo Revúca, kun siaj nun 13.000 enloĝantoj, tiel povis fariĝi fervojkrucaĵo, de kie la pasaĝeroj povus vojaĝi al Tisoves, Muráň, Slavošovce kaj Plešivec. Sume la unua parto de la nefinkonstruita linio Tisovec-Revúca-Slavošovce laŭ aera linio estas 16 km longa.

Ankaŭ la dua parto de la tiam konstruata linio Revúca-Slavošovce estas interesa. Ni konsilas komenci la pilgrimon en Slavošovce, ĉar daŭrigon de la linio post la fervoja stacio en Revúca oni serĉus vane. Post eltrajniĝo en Slovošovce oni povas iri en direkto de la granda maldekstren direktiĝanta kurbo al branĉtrako, gvidanta en direkto al haltejo Slovošovce obec. La cellokon oni trovas facile laŭ moderna alta kamentubo, la plej alta konstruaĵo en la civito. Sur apuda branĉtrako oni povas vidi ankaŭ la torson de malfunkcianta rumana motorlokomotivo. Kelkajn dekmetrojn poste oni trovas sur la deklivo ponton, kie traceado de la linio revenas al civito Slavošovce, sed en pli alta nivelo supermara, por daŭrigi de tie ĉi per granda, dekstren direktiĝanta kurbo renkonte al montara masivo, venkita per plua longa tunelo. Nordorienta portalo de la tunelo Slovošovský neekzistas. La enveturejo de la tunelo estas superŝutita, kaj oni povas enveni ĝin per malgranda aperturo proksime de la ligna barilo. Oni devas kunpreni elektran poŝlampeton, se oni deziras parte trairi la tunelon ĝis loko kun akvotavolo.

Ĉar oni ne povas trairi la tutan tunelon, oni devas reveni, kaj per arbarvojo inter la montoj Ostrý vrch kaj Homôlka (745 m) oni tra valo povas alveni ĝis la rando de la arbaro sur la dekstra flanko de la valo, kie oni trovas larĝan asfaltitan strion. En tiu ĉi loko ni denove staras sur fervoja korpo. De tie ni povas vidi apud la vojo kreskaĵkovritan rokan entranĉon, el kiu fluas akvo. Fine de la roka entranĉo situas kradofermita portalo de la dua flanko de la tunelo Slavošovský. La tunelo troviĝas senpere apud la vojo. Antaŭ la tunelo troviĝas plialtigita teramaso, praktike digo, malebliganta forfluon de la akvo el la tunelo.



5. Fine de la roka entranĉo estas kradofermita portalo de la dua flanko de la tunelo Slavošovský

De la tunelportalo itineras la nefinkonstruita fervojo super vilaĝeto Kopráš sur larĝa kaj alta relvoja taluso, kies larĝo supozigas, ke oni tie planis konstrui preterpasejon aŭ malgrandan stacion. Post Kopráš la vojo itineras tra roka montfendego, kiun oni devas ĉirkaŭiri, ĉar ponto transen neniam estis konstruita. Post ĉirkaŭiro laŭ la ĉirkaŭiranta kampovojo ni revenas al la ĝusta direkto kaj en arbartranĉo ni trovas bone maskitan pluan fervojan tunelon. Ambaŭ ĝiaj portaloj estas konstruitaj el kvalita blanka ŝtonaro. La tunelo estas dek metrojn de la portalo, fermita per muro; nur supre troviĝas ventumfenestro. Temas pri la sola tunelo, bone senakvigita kaj facile trairebla en sia tuta longo. De la alia flanko la tunelo estas ankaŭ murfermita, sed tra pordego oni povas eniri ĝin. Tut ĉi tunelo estis dum jaroj uzata per entrepreno Zelinina kiel fruktodeponejo, ĉar ene estas konstanta temperaturo, eĉ dum varmega somero nesuperanta 7°C. La stato de la tunelo estas tiom perfekta, kvazaŭ oni jam morgaŭ dezirus sterni tie trakon.

Proksimume 200 metrojn de la tunelo antaŭ-

civito Magnezitovce troviĝas potenca ferbetona viadukto. Kiel oni povas vidi, la pontokonstruaĵo bone agordas kun la ĉirkaŭa pejzaĝo. Ankaŭ tiu ĉi ponto, evidente la plej alta sur la tuta linio el Tisovec al Slavošovce, estas en tre bona teknika stato. Trairante la viadukton ni vidas la nuntempan staton de la ponto. Ĝi estas surkreskita per arbustaro kaj herbo, tamen aliflanke ĝi estas, same kiel la tunelo antaŭ ĝi, sen iuj ajn difektoj.Ĝia konstruo evidente estis plenumita precize kaj sendifekte.



6. Proksimume 200 metrojn de la tunelo antaŭ civito Magnezitovce troviĝas potenca ferbetona viadukto



7. La foto de la viadukto direkte al la nevidebla tunelo montras la nuntempan staton de la ponto

Post la viadukto ni baldaŭ trovas trafositan profundan entranĉon kaj post kelkaj centmetroj la linio finiĝas. Pli multe la konstruantoj ne sukcesis konstrui. La dua mondmilito finiĝis. La hungaroj redonis la senrajte okupitajn teritoriojn de la suda Slovakujo, inkluzive de la fervoja nodo Plešivec. La nova fervoja direkcio ČSD jam ne bezonis finkonstrui la linion. Oni iom post iom forgesis ĝin kaj pro la fakto, ke ĝi estis konstruata dum la tielnomata Slovaka ŝtato, la finkonstruado ne interesis la novan politikan gvidantaron. La stato de la multaj konstruaĵoj kaj de la du plej longaj tuneloj pruvas, ke oni eĉ laŭnorme ne bontenis la konstruaĵojn. Multe pli facila ja estis instali kradon en la portalo de la tunelo Slavošovský, ke neniu dronu en ĝi ol fosi drensulkon.

Laŭ interparoloj kun lokaj civitanoj oni konkludas, ke la ĉi tie loĝantaj homoj nostalgie rememoras la konstruadon de tiu ĉi linio. Multaj ne nur bedaŭras, ke la linio ne estis finkonstruita, sed ĝis nun esperas,. ke oni iam finkonstruos ĝin. Kiel oni diris, la plej multaj konstrulaboroj estis plenumitaj praktike per nudaj homaj manoj, multaj nunaj konstrumaŝinoj tiam ankoraŭ ne ekzistis. La konstrulaboroj certe kostis multajn milionojn da kronoj, kaj ilia realigo en la malebena tereno de la vulkandevena montaro ne estis facila. La konstruprojektoj estis komisiitaj al privataj firmaoj kaj kiel eĉ nuntempe oni vidas, ĉiuj konstruaĵoj estis tie ĉi transdonitaj en la plej alta kvalito.

Ĉu oni iam finkonstruos ĉi tiun nefinkonstruitan fervojan linion?

Esperantigis Jindřich Tomíšek

Fotoj: Jan Kušnir



Kio gravas al leganto de IF?

Zorge legi, juĝi ĉu interesa al kolegoj, se jes montri kaj klarigi resume la enhavon, varbi ŝin/lin. Se neinteresa enhavo: pripensi, ĉu mankas ĝuste via kontribuaĵo!

Fakprelega aktivado de IFEF-anoj

Aldone mi prezentas al vi daŭrigon de fakprelega listo, kies unua parto aperis en IF 3/93.

La plej grandan parton de la prezentitaj titoloj mi kolektis dank' al afableco de s-ino E.Kruse, s-ro G.Gimelli kaj inĝ Tschom. Al ĉiuj mi sincere dankas.

35. Raporto pri metiinstruado ĉe la Danaj Ŝtataj Fervojoj.
    E.Sørensen, Ch.V.Jensen,
    1954.
36. Enkonduko de la elektra kaj dizela trakcio en la Bulgaraj Ŝtataj Fervojoj (BDŽ)
    Dr.Ing.E.Petrov, Ing.S.Simeonov, Ing.V.Velickov,
    1968, FP - 20a IFEF-kongreso Varna.
37. La vagonkonstruado en Popola Respubliko Bulgario, kelkaj novaj ŝarĝvagonoj kaj ilia elprovo.
    Ing.K.Ermenkov, Ing.J.Dimitrov,
    1968, FP - 20a IFEF-kongreso, Varna.
38. Schnellverkehr.
    A.Blondeaux,
    1969, FP - 21a IFEF-kongreso Avignon.
39. La relnivelaj transtrakaj pasejoj de la Italaj Privat-Fervojoj.
    Prof.Ing. B.Lattanzi di Monterubiaglio,
    1970, FP - 22a IFEF-kongreso Rimini.
40. Trafikaj problemoj en la venonta jardeko.
    F.W.Young,
    1971, FP - 56a UK London, fervojista kontaktkunveno.
41. Über das System der Selbstverwaltung bei den Jugoslawischen Eisenbahn.
    E.Kruse,
    1971, 23a IFEF-kongreso Maribor.
42. Klerigado ĉe fervojaj administracioj.
    F.Lautenbach,
    1971, 23a IFEF-kongreso Maribor.
43. La firmamento super Lucerno, la norda poluso kaj super la ekvatoro.
    Prof.Dr. L.Fischer,
    1972, 24a IFEF-kongreso Lugano.
44. Der Sternenhimmel über Luzern, über Nordpol und über dem Aequator.
    Prof.Dr. L.Fischer,
    1972, 24a IFEF-kongreso Lugano.
45. Die Gotthardbahn im Aufbau und Ausbau.
    A.Eggermann,
    1972, FP - 24a IFEF-kongreso Lugano.
46. IFEF, ĝia evoluo, labormetodoj kaj atingoj.
    E.Kruse,
    1972, Gresillon.
47. La agadoj de fervojistoj en la mondo - laŭ idea kaj praktika flanko.
    E.Kruse,
    1973, Japanujo.
48. Eŭropa fervoja politiko en la Komuna Merkato.
    Dr. W.Bormann,
    1973, 25a IFEF-kongreso Aarhus
49. Ekonomieco de transporto de varoj en konteneroj.
    Dipl.ekon. G.Sredić,
    1973, UK Beograd fervojista kunveno.
50. Fervojista kunveno dum la 59a UK en Hamburg la 30an de julio 1974.
    J.Giessner,
    1974, UK Hamburg fervojista kunveno.
51. Auto-Durchschleuseverkehr durch den Tauerntunnel.
    Dipl.Ing. F.Tschom,
    1975, FP - 27a IFEF-kongreso Villach.
52. Wagendisposition und Laufüberwachung mit EDV bei den Britischen Eisenbahn.
    F.W.Young, (traduko el Esperanto G.Ritterspach),
    1977, FP - 29a IFEF-kongreso Swanwick.
53. Stato kaj perspektivo de disvolvo de la fervoja transporto en P.R.Bulgario.
    Ing. R.Sinigerov,
    1984, FP - 36a IFEF-kongreso Slanĉev Brjag.
54. La evoluo de la trafiko kaj ĝia polucio.
    Prof. Ch.Marinov.
    1984, 36a IFEF-kongreso Slanĉev Brjag..
55. La fakterminara laboro en IFEF.
    D.Hartig,
    1992, FP - 44a IFEF-kongreso Münster.
56. Ek al granda rapido "ETR 500".
    Dr. S. Boschin,
    1993. FP - 45a IFEF-kongreso Cervia.

Inĝ L.Kovař, Ĉeĥa Respubliko

Ekonomia sukceso pri grandrapidaj trajnoj en Hispanio

Skeptikuloj kaj pesimistoj hodiaŭ devas pravigi la optimistojn pri tio, ke estis bona ideo la investo de sumo egala al pli ol 6 miliardoj da germanaj markoj por la 471 km longa grandrapida linio inter Madrido kaj Sevilo (E) lige al la malfermo de la mondekspozicio 'EXPO 92' en Sevilo en 1992. Ne nur pozitiva al la du grandurboj, sed same al neevoluintaj partoj laŭlonge de la linio.

Tio estas la plej bona, kio okazis al la areo 'Ciudad Real' depost Donkiĥoto, eldiras tre kontenta komerca direktoro s-ro Enrique Fernández, AVE (Alto Velocidad Espana = Granda rapido Hispanio). Kaj la bono estas forta evoluo de la metia vivo kaj de la pasaĝera trafiko al kaj de la areo, kiu antaŭe estis relative izolita inter Madrido kaj Sevilo.

Je la fino de la unua kalkuljaro, kiu finiĝis meze de 1993, RENFE (la hispanaj fervojoj) kaj AVE, kiu estas ekonomie memstara societo sub RENFE, povis konstati, ke 1,3 milionoj da pasaĝeroj kreis netan ekspluatrezulton je sumo egala al 25 milionoj da germanaj markoj. La celo por la venonta kalkuljaro estas 3,1 milionoj da pasaĝeroj kaj duobligo de la neta rezulto.

Granda rapido en pluraj niveloj

Ne nur la 270 km/h kaj la novaj trajnoj, kiuj estas konstruitaj laŭ la franca TGV-modelo fare de GEC Alsthom, praviĝas nomumi AVEn grandrapida projekto. Ankaŭ la politika decido, la konstrulaboro kaj la enkonduko de avancita kontrola kaj sekura teknologio sur la linio okazis en rimarkinda mallonga tempo.

Komence de la 1980oj oni lanĉis la ideon, en 1989 oni donis la finan 'verdan lumon', kaj en aprilo 1992 oni estis preta, ĝustatempe por la 'EXPO 92'. La intereso de la pasaĝeroj estis tiom granda, ke ne estis sufiĉa la rulanta materialo, kaj eĉ hodiaŭ dum la semajnfinoj kelkfoje mankas lokoj. Ĝisplue la linion ekspluatas ĉiutage ses ambaŭdirektaj AVE-trajnoj, du 'Talgo 200'-trajnoj (kiuj estas interŝanĝeblaj inter hispana kaj 'eŭropa' traklarĝoj), kaj du longdistancaj trajnoj.

Novaj eblecoj

La sukceso inter Madrido kaj Sevilo jam startigis novajn konkretajn planojn. Jam oni komencis eksproprietigi teron inter Madrido kaj Barcelono, tiel ke – se ĉio iros laŭplane – la linio de Madrido al Francio estos preta en jaro 2002 – dek jarojn post la unua linio.

En la AVE-trajno estas 3 klasoj: turisma, 'komerca', kaj luksa 'kluba'. Video, telefono, senpagaj gazetoj, restoracio, bufedo kaj servado de manĝaĵo kaj trinkaĵoj apartenas al la biletprezo de la du multekostaj klasoj. Tiu trajnservo estas farita de 'SAS servicopartnero' (societo apartenanta al la Skandinavia Aerlinia Sistemo).

En la grandrapida linio la trakcio uzas 25 kV unufazan alternan kurenton je 50Hz, dum la alkroĉaj linioj apud Madrido kaj Sevilo uzas 3000 voltan kontinuan kurenton.

Kelkaj faktoj pri AVE:

Maksimuma rapido	300 km/h
Nombro de trajnunuoj	16
Trajnlongo	200,114 m
– 1 motorvagono je ambaŭ finoj kaj ok pasaĝervagonoj sur naŭ boĝioj –	
Nombro de sidlokoj	
'Klubo'	30
'Komerca'	78
'Turisma'	213
Traklarĝo	1435 mm
Trajnpezo, malplena	392,6 t
Trajnpezo, plena	421,5 t
Utiligo de lokoj	87 %
Laŭhorara veturo	99 %

(Kompilita laŭ artikolo en la dana 'DSB bladet' n-ro 3/1994)

Ĉiam estas bonvenaj ĉe la redakcio artikol(et)oj pri fervojaj temoj. Ne pensu, keĉiuj viaj kolegoj legas ĉiujn de vi konatajn informojn. Ofte povas notico inspiri al plia faka intereso, al plia faka kleriĝo, kaj IFEF bezonas bone informitajn membrojn!

La prezidanto de IFEF Per Engen 70jara

Per Engen naskiĝis la 1an de junio 1924 en Hokksund, Norvegio. Li fariĝis fervojisto en 1943, kaj emeritiĝis en 1993 de sia ofico kiel ĉefo de unu el la ses distriktoj de Norvega Ŝtata Fervojo post 50jarlonga multgajna servo.

Li esperantiĝis kiel junulo kaj iĝis membro de la landa fervojista esperantista asocio je reorganizado de tiu post la dua mondmilito ĉ 1950.

Kiel membro de la kongresa komitato por la 17a IFEF-kongreso en 1965, kaj la 42a en 1990 - ambaŭ kongresoj en Hamar - li ideoriĉe kontribuis, kaj kune kun alia LKK-ano sukcesplene aranĝis kaj gvidis postkongreson al kaj en Bergen en 1990.

Li estis elektata prezidanto de IFEF en 1990 post multjara kaj eminenta laboro sur la internacia kampo, por kiu li gajnis grandan laŭdon kaj aprobon, kaj ĉie li gajnis geamikojn.



Per Engen

Per Engen estas honora membro de IFEF kaj li ankaŭ honoriĝis per la ordeno "Pro Merito" de Norvega Esperantista Ligo dum la landa kongreso en 1993.

Ni, liaj geamikoj sincere salutas kaj gratulas nian tra aktivan kaj afablan prezidanton, dezirante al li multajn novajn feliĉajn jarojn!

Rolf Bergh/Per Johan Krogstie

IFEF plenkore alkroĉiĝas al la supraj vortoj kun same sinceraj deziroj.

- - - - - - - - - - - - - - - - -

Kåre Bye 75jara

Konata Hamar-ano: Kåre Bye iĝos 75jara la 9an de junio 1994.

Li fariĝis fervojisto en 1937, la plej multajn deĵorjarojn li estis konduktoro, poste trajnĉefo, kaj dum la 17a kongreso de IFEF 1965 li hazarde gvidis ekskurstrajnon por gekongresanoj de Hamar al Elverum. Tiufoje li ekinteresiĝis por Esperanto, kaj iom post iom li iĝis ege aktiva membro de la landa fervojista asocio, kaj ankaŭ de la urba klubo LA NORDA STELO. Li honoriĝis per la ordeno 'Pro Merito' de la Norvega Esperantista Ligo dum la landa kongreso en 1993.

La lastajn deĵorjarojn ĝis la emeritiĝo 1981 li estis pedelo de la Norvega Fervojmuzeo en Hamar.

Kåre Bye estas lerta violonisto. Li ankaŭ konstruis multajn violonojn kaj kelkajn aldviolonojn - tre ŝatatajn instrumentojn.

Ni elkore gratulas nian karan amikon Kåre



Kåre Bye

okaze de la jubileo. Ni deziras al li ankoraŭ multajn jarojn kun daŭra laboro esperanta, kaj pretigo de 10-20 pliaj violonoj!

Rolf Bergh/Per Johan Krogstie

Fakdelegitoj de UEA

Konsideru ĉu vi aŭ iu de vi konata estas potencia kandidato por tia posteno.

Ju pli da fakdelegitoj ni povos starigi, des pli da atento ni ricevos de la Esperanto-publiko, kaj des pli da atento ricevos nia labordonanto, la fervojo. Ni devas ĉiam kaj ĉie manifestacii nian forton kaj niajn avantaĝojn. Do, ekagu!

■

INTERNACIA FERVOJISTO
1994. 3
46a eldonjaro

Dumonata fervojlaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
E Henning Olsen,
Åderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel + fakso +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 06.06.1994

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Unuafoje ĉe Bajkalo

Jam trifoje Ruslando gastigis internacian esperantistan renkontan *Eŭropo-Azio*, en kiu partoprenis pluraj esperantistoj de oriento kaj okcidento. La kvara *Eŭropo-Azio* okazos inter la 15a kaj 21a de julio 1994 bordo de Bajkalo – perlo de Ruslando kaj la plej profunda lago en la mondo.Tie oni seminarios, ripozos, vizitos muzeojn kaj promenos per ŝipo. Estas multaj ebloj por promeni tra mirinde belaj ĉirkaŭaĵoj de la unika lago kaj marŝi en ĉelaga siberia montaro.

Dezirantoj partoproni en la 79a Universala kongreso (Seulo) povos veni al ĝi tuj post la fino de *Eŭropo-Azio* '94 per aviadilo el Ĥabarovsk, kien eblas veni el Irkutsk fervoje.
La organizantoj pretas renkonti la eŭropajn partoprenantojn en Peterburgo, Moskvo aŭ Bresto, de kie ni aranĝos trajnan vojaĝon tra Ruslando, Ĥabarovsk aŭ Vladivostok. Oni povas veni al Irkutsk ankaŭ aviadile.

Pliaj informoj haveblas ĉe Ruslanda Esperanto-Asocio:
⌂ RUS-620077 Jekaterinburg-77, p.k. 67, Ruslando. ☎ (3432) 235785.
Fax: (3432) 518647 Esperanto 224501.
Elektronika poŝto: vak@ntmk.c-burg.su.

Diversaj aliaj aranĝoj

53a Hispana Kongreso de Esperanto okazos 16a-21a de julio 1994 en la andaluzia urbo MÁLAGA. Oni povas supozi, ke HEFA eluzos la okazon organizi ion fervojfakan lige al la kongreso.
Adreso de la organiza komitato: Apartado 864, E-29080 MÁLAGA.

Trajnkaravano al la 1a Internacia Junulara Kongreso okazonta en Koreio

Ekveturo el Moskvo la 11an de junio, alveno en Ĉonan la 30an. Survoje la karavananoj partoprenos en Krasnojarsk ORSEJTon (Orienta Somera Esperanta Tendaro) kaj povos halti por kelka tempo en Pekino por konatiĝi kun la urbo. Survoje en trajno diversaj aktivecoj, inkluzive kurson por komencantoj.
La trajnbileto de Moskvo ĝis Pekino, kun halto en Krasnojarsk, 155 USD, pagenda en Moskvo. El Pekino al Koreio oni veturos komence per trajno, poste per ŝipo, kio kostos ĉ 100 USD.
Kontaktu Jan van der Vliet, Hebriden 8, NL-3524 Utrecht, Nederlando, tel +31-30-896224, fakso +31-30-6826186. (El Eventoj)

TUTA '94
En la pitoreska regiono de Vrátna Valo apud Žilina, Slovakio, okazos en la tagoj 31.07-06.08.94 la 16aj Turismaj Tagoj (TUTA). Informoj ĉe Esperanto-klubo, P.O.Box B-152, SK-01241 Žilina, Slovakio.